



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 17 (1019)

Суббота, 18 мая 1946 г.

ЦЕНА 20 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Возвращение товарища В. М. Молотова в Москву (1 стр.).
Трудовой поход советских металлургов. Цех за цехом, завод за заводом вступают во Всесоюзное соревнование за досрочное выполнение плана сталинской пятилетки (1 стр.).
Соревнование трактористов (1 стр.).
ПАРТИННАЯ ЖИЗНЬ: Собрание актива бакинской организации КП(б) Азербайджана. Ставропольская городская партийная конференция (2 стр.).
Н. Жихарев, К. Николаев. — Хозяев много, а кирпича мало (2 стр.).

Б. Левин. — Важнейшие железнодорожные стройки новой пятилетки (2 стр.).
К. Зотин. — Бесцеремонные приемы рыбной ловли (3 стр.).
МАЛЕНЬКИЙ ФЭЛЬЕТОН: Д. Ершов. — Аппетиты белгородских «курей» (3 стр.).
Б. Полевой. — На выставке батальной живописи (3 стр.).
Ю. Жуков. — Франция перед всеобщими выборами (3 стр.).
Запрос в палате общин о предоставлении американцам концессии в Палестине (3 стр.).

Предстоящий перевод армий Андерса из Италии в Англию (3 стр.).
В Совете Безопасности (4 стр.).
Новые данные о помощи, оказанной правительством Франко гитлеровской Германии (4 стр.).
Активность франкистов в Западном полушарии (4 стр.).
Пресс-конференция у Трумэна (4 стр.): Икес об использовании атомной энергии (4 стр.).
Процесс главных немецких военных преступников в Нюрнберге (4 стр.).

Увеличивать погрузку, ускорять оборот вагонов!

Пятилетний план ставит перед нами железнодорожным транспортом огромные задачи: увеличить в 1950 году ежегодную погрузку до 115 тысяч вагонов, повысить грузооборот на 28 процентов против довоенного уровня, довести его до 532 миллиардов тонно-километров.

Каковы же средства для выполнения этих задач? Увеличению погрузки, несомненно, будет способствовать поставка железнодорожному транспорту 472,5 тысячи новых товарных вагонов. Но выпуск новых вагонов полностью не решит. Запланированный рост перевозок на железнодорожном транспорте возможен осуществить в полном объеме лишь при том условии, если каждый вагон будет в 1950 году проходить свой путь от одной погрузки до другой в среднем за 7 суток — почти на четверть суток скорее, чем в 1945 году.

В чем смысл такого ускорения оборота вагонов, предусмотренного пятилетним планом? При таком обороте каждый вагон за одно и то же время, скажем, за месяц или квартал, успеет перевезти грузы почти в полтора раза больше, чем перевозит сейчас. В целом по сети дорог это позволит повысить среднюю погрузку на 33 тысячи вагонов.

Страна дает железнодорожникам все необходимое для успешного выполнения их задачи. Государство отводит средства на капитальное восстановление дорог в районах, подвергшихся немецкой оккупации, на техническое перевооружение магистралей важнейших направлений, особенно Урала и Сибири.

Но было бы неправильно думать, что колоссальные капиталовложения в железнодорожный транспорт, составляющие почти треть всех капиталовложений новой пятилетки, что техническое перевооружение дорог само собой, механически приведет к необходимому увеличению погрузки. Чтобы справиться с возрастающими перевозками, железнодорожники должны лучше использовать свой главный резерв — ускорять оборот вагонов. На борьбу за этот резерв и должна подняться вся боевая дружина железнодорожников.

Железнодорожники успешно реализовали четырехмесячный план погрузки первого года пятилетки. За апрель сеть дорог в целом выполнила погрузку 472,5 тысячи вагонов. Это — благоприятный результат широкого развернувшегося соревнования. Но то, что было хорошо вчера, недостаточно сегодня, совсем мало завтра.

Уже на май железнодорожникам задано увеличить ежедневную погрузку на 6 тысяч вагонов по сравнению с апрелем и ускорить оборот вагонов на 0,8 суток. Это очень серьезные и ответственные задания. И надо сказать, что за первую половину месяца они еще не были осуществлены. Стоящие планы погрузки не выполняются. Многие чем следует грузовой уголь, дрова, кирпич, строительные материалы. Чтобы подняться еще на одну ступень выше, железнодорожникам нужно до конца мая с лихвой возместить упущенное.

Успех борьбы за подъем погрузки и ускорения оборота вагонов решается сейчас строгим соблюдением нового графика движения поездов и нового плана формирования. Размеры товарного движения по летнему графику рассчитаны на значительно повышенную погрузку. На ряде линий увеличены нормы скорости. Важнейший план формирования поездов предусматривает сокращение простоя вагонов на сортировочных станциях, увеличение средней дальности пробега составов. Новый план формирования позволит повысить погрузку на 2 тысячи вагонов в сутки.

Выполнение графика и нового плана формирования должны быть подкреплены усилиями железнодорожников, все многообразие работ от погрузки и выгрузки до ремонта пути, от формирования составов до ремонта паровозов и вагонов. Несомненно, что в борьбе за летнее расписание появятся новые имена машинистов-стахановцев, новые имена машинистов-красноовцов, новые переводчики на числа работников других профессий.

Перед лицом новых задач железнодорожникам необходимо закрепить и развить свои успехи, подтянуть отстающие дороги, отделения, станции и депо до уровня передовых. Отстающие же дороги и участки на транспорте есть. Нельзя мириться с тем, что железные дороги Оренбургская, Пермская, Куйбышевская, Московско-Рязанская, Горьковская и другие до сих пор не выполняют основной качественный показатель своей работы — норму оборота вагонов.

Наложен решительно и настойчиво сокращать простои вагонов на станциях. Не секрет, что на многих станциях нарушается параллельность операций, не соблюдается технологический процесс, не налажена информация о поезде поездов, запущено планирование. При формировании составов зачастую допускаются брак. Отправление поездов зачастую задерживается из-за несвоевременной выдачи паровозов. Все это ведет к тому, что вагоны неминуемо простаивают в парках прибытия и отправления.

Необходимо поднимать коммерческую скорость, шире развивать маршрутизацию, план по которой еще не выполняется.

Для ускорения оборота вагонов многое предстоит сделать и транспортным цехам промышленных предприятий. Давая подвозимых путей предприятий, равно как и четверть части всей протяженности железных дорог страны. На них производятся 75 проц. всей погрузки и выгрузки. По этому показателю работа транспортных цехов заводов, шахт и фабрик, отсталость и запущенность путей, особенно на Урале и в Сибири, вызывает огромный простоя вагонов. Серьезные неполадки почта порождают здесь «мелочами» — нехваткой освещения, захламленностью путей.

Наставить порядок на поездах путей — важнейшее дело промышленных предприятий, руководителей предприятий, местных советских и партийных органов. Это является бы серьезной помощью нашему железнодорожному транспорту. Особенно важно добиться, чтобы погрузка и выгрузка производилась равномерно, как на протяжении суток, так и на протяжении месяца.

Важнейшая работа, образец которой показали железнодорожники станции Должанская и угольный трест «Свердловуголь», была бы дополнительно около 7 тысяч вагонов ежедневной погрузки. Между тем в первой половине мая повторялась старая история. Из-за мелочей «раскачки» ряда крупнейших клиентов транспорта, прежде всего ГАЗЕЛБЕЛТА, угольной промышленности, Министерства заготовок, электростанций и других, недовозились тысячи вагонов, предстоявший порожняк не использовался, что отрицательно сказывается и на обороте подвижного состава.

По плану коллектива Маковского завода развернулось Всесоюзное соревнование металлургов за досрочное выполнение плана новой сталинской пятилетки. Металлурги полны решимости уже в этом году дать Родине сверх плана десятки тысяч тонн чугуна, стали, проката. Для увеличения вылавки металла нужны миллионы тонн руды, угля, флюса, металлолома. Соревнование даст стимул все это железнодорожникам. Страна ждет, она уверена, что железные дороги перевезут народному хозяйству столько грузов, сколько потребуется их для выполнения и перевыполнения плана новой пятилетки.

Советские железнодорожники накопили богатый опыт борьбы за подъем транспорта в годы первых сталинских пятилеток. Они умножили этот опыт в суровые годы войны. В их распоряжении множество испытанных передовых методов труда. Используя свой опыт, добиваясь слаженности в работе, шире развертывая социалистическое соревнование, наши железнодорожники сумеют преодолеть и трудности нового могучего роста. Ускорением оборота вагонов они еще выше поднимут работу нашего железнодорожного транспорта.

ТРУДОВОЙ ПОХОД СОВЕТСКИХ МЕТАЛЛУРГОВ

Цех за цехом, завод за заводом вступают во Всесоюзное соревнование за досрочное выполнение плана сталинской пятилетки

Социалистические обязательства участников соревнования

Днепродзержинский завод имени Дзержинского

— В 1950 г. превзойти довоенный уровень производства по чугуну на 62%, по стали — на 110%, по прокату — на 77%.
— В 1946 г. ввести в строй действующих две агломерационные ленты, одну доменную печь, одну мартеновскую печь, два прокатных стана, первую очередь паровоз-духовую станцию, две газодувальные, передвижную электростанцию, турбогенератор, кислородную установку. Дать Родине сверх плана 8 тыс. тонн чугуна, 8 тыс. тонн стали, 10 тыс. тонн проката.
— К концу 1946 г. превзойти довоенные коэффициенты использования полезного объема доменных печей, с/м стали с квадратного метра под мартеновских печей и производительности прокатных станов в «горячий» час.

— Повысить производительность труда на 15%, снизить себестоимость тонны чугуна на 20 руб., стали — на 10 руб., проката — на 30 руб. против 1945 г.
— В 1946 г. восстановить 5 тысяч квадратных метров жилой площади, построить 50 индивидуальных домов, открыть дом отдыха, построить детский театр, восстановить дворец пионеров, построить гостиницу и детские ясли.

— Повысить квалификацию 3.400 рабочих и подготовить 1.600 новых квалифицированных рабочих.

Константиновский завод

— Достичь в 1947 году довоенного уровня вылавки чугуна.
— В 1946 году дать сверх плана 4.000 тонн чугуна.
— Достичь в 1946 году довоенного уровня вылавки стали на действующих печах и дать сверх плана не менее 6.000 тонн стали.
— В 1946 году восстановить сортировочный стан, разливочную машину, центральную распределительную подстанцию.
— Добиться роста производительности труда на 35% по сравнению с 1945 годом.
— В 1946 г. снизить себестоимость тонны чугуна на 22 рубля и тонны стали на 22 рубля, тонны проката на 80 рублей по сравнению с 1945 годом.

Енакиевский завод

— До конца года полностью освоить довоенный уровень производства на всех действующих агрегатах.
— Дать в 1946 г. 25 тысяч тонн чугуна, 30 тысяч тонн стали и 15 тысяч тонн проката сверх плана.
— К концу пятилетки увеличить по сравнению с довоенным периодом вылавку чугуна на 25%, стали — на 35% и производство проката — на 35%.

Краматорский металлургический завод

— Вылавить в 1946 году в 2 раза больше чугуна и стали, чем в 1945 г.
— Вести в действие вторую турбогенераторную, две мартеновские печи и два прокатных стана.
— Повысить производительность труда не менее чем на 15% по сравнению с 1945 годом.
— Снизить себестоимость тонны чугуна на 25 рублей и тонны стали — на 30 рублей.

Соревнование трактористов

АЛМА-АТА, 17. (Корр. «Правды»). Большого успеха добился тракторист совхоза «Дарбаз» Григорий Ашпа. Он первым в совхозе выполнил годовую планку, выработав трактором «УТЗ» около 1.200 гектаров. За три недели тракторист выкачал 465 гектаров паров и сэкономил 500 кг горючего. Хорошо работает тракторист Разин. С начала полевых работ он вспахал 850 гектаров и сэкономил 150 кг горючего.

УФА, 17. (Корр. «Правды»). 1.975 тракторных бригад МТС республик соревнуются за высокую выработку на весеннем севе. Первенство в соревновании удерживают трактористы Аркеской МТС. Ишкеевский район. Здесь 33 тракториста еще 12 мая выполнили задания, установленные на период весеннего сева. Тракторные бригады Закирова и Галиева выполнили план на 120 процентов. Значительно перевыполнили установленные задания тракторные бригады Антоновой, Дюртюлинской, Усти-Ишкеевской и ряда других МТС Башкирии.

КИШИНЕВ, 17. (Корр. «Правды»). Передовые тракторные бригады Молдавии участвуют в соревновании тысячников, достигая успехов.

Совещание по масличным культурам

В Краснодаре созывается Всесоюзное научное совещание по масличным культурам. Здесь соберется около 150 ученых, селекционеров и видных специалистов земледелия и масло-жировой промышленности. Они обменяются опытом и разработают методы дальнейшего улучшения сортов и воз-

ОБЕСПЕЧИМ ТЫЛ ЧЕРНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ!

Отвечая на обращение маковцев, коллективы Ново-Маковского коксохимического завода, Еленовского и Часов-Ярского рудоуправлений, лесоторфопроизводства Выксунского металлургического завода обратились к коллективам предприятий, обеспечивающих тыл черной металлургии — снабжающих ее сырьем, — с призывом развернуть социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение плана новой сталинской пятилетки.

Ниже приводятся обращения и основные обязательства инициаторов соревнования.

МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИМ ЗАВОДАМ — ВЫСОКАЧЕСТВЕННЫЙ КОКС!

Коллектив работников Ново-Маковского коксохимического завода обратился ко всем работникам коксохимической промышленности Советского Союза с призывом организовать Всесоюзное соревнование коксохимиков за выполнение и перевыполнение нового пятилетнего плана.

Инициаторы соревнования в своем обращении указывают, что от скорейшего восстановления, строительства и ввода в действие коксохимических предприятий зависит выполнение пятилетнего плана всей черной металлургии. Кокс нужен для вылавки чугуна, для литейной металлургии и химической промышленности. Выбрасываемые на коксохимических заводах продукты лужной химической и другим отраслям промышленности, в частности тысячи тонн сульфата-аммония повысят урожайность полей.

Коксохимики берут на себя обязательство закончить в 1948 году полное восстановление завода, достигнув довоенной мощности. Улучшить технологические процессы по сравнению с довоенным временем. Механизировать трудоемкие процессы. В нынешнем году восстановить и ввести в действие коксовую батарею № 1, угольную башню № 1, новые пламенные отстойники, сульфатный цех. Улучшить качество кокса и снизить его зольность в третьем и четвертом кварталах до 9,6 процента.

Обеспечим черную металлургию огнеупорами!

Коллектив работников Часов-Ярского рудоуправления обратился ко всем горным предприятиям, добывающим огнеупоры и другие сырье для черной металлургии, с призывом организовать Всесоюзное соревнование за выполнение и перевыполнение плана новой пятилетки.

«Мы, горняки огнеупорной промышленности — тыла черной металлургии, — говорим в обращении, — обязались обеспечить бесперебойное снабжение сырьем в таком количестве, в каком потребует завод».

Со своей стороны работники Часов-Ярского рудоуправления обязуются:

В 1946 году ежеквартально и ежеквартально перевыполнять планы и дать сверх годового задания 20 тысяч тонн огнеупорной глины.

Довести выход высококачественной глины до 38,5 процента при плане в 37,5 процента.

Повысить производительность труда на 15 процентов и снизить себестоимость на 2 процента.

Добиться дальнейшего улучшения быта трудящихся. Подготовить 400 квалифицированных рабочих.

БЕСПЕРЕБОЙНО СНАБЖАТЬ ДОМНЫ И МАРТЕНЫ ИЗВЕСТЬЯМИ!

Коллектив работников Еленовского рудоуправления принял обращение ко всем работникам предприятий неметаллических изделий Министерства черной металлургии с призывом начать Всесоюзное социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение нового пятилетнего плана.

В обращении указывается, что бесперебойная работа домны и мартена зависит от снабжения их высококачественными известками. «Первойшей обязанностью каждого из нас, — говорится в обращении, — делом нашей чести является восстановление в кратчайший срок предприятий по добыче нерудных ископаемых. Восстановление мы ведем на базе новой, более совершенной техники и организации производства».

Горняки крупнейших Еленовских известковых рудников принимают на себя обязательство досрочно, в 1949 году, полностью восстановить свое предприятие, одновременно закончить его коренную техническую реконструкцию. В нынешнем, 1946 году горняки обязуются дать сверх плана 50 тысяч тонн металлургических флюсов.

Больше леса для металлургических заводов!

Работники лесоторфопроизводства Выксунского металлургического завода обратились ко всем работникам, служащим, инженерам и техникам лесных предприятий черной металлургии с призывом организовать Всесоюзное соревнование за выполнение и перевыполнение нового пятилетнего плана.

В обращении инициаторы соревнования указывают, что лес нужен для восстановления и расширения заводов Юга, для восстановления черной металлургии, на углежжение и на топливо. Лес нужен и жилищное строительство.

Работники лесоторфопроизводства Выксунского металлургического завода берут на себя обязательство:

В новой пятилетке превзойти довоенный уровень заготовки и вывозки леса на 40 процентов.

Создать постоянные кадры высококвалифицированных лесных рабочих.

В 1946 году досрочно выполнить годовую план заготовки и вывозки леса в объеме 170 тысяч кубометров. Повысить производительность труда на заготовке и вывозке древесины на 10 процентов по сравнению с 1945 годом и снизить себестоимость продукции на 5 процентов.

Принять также обязательства о повышении квалификации рабочих и улучшении их материально-бытовых условий.

Совещание доменщиков и сталеплавателей

В Магнитогорске открылся Всесоюзное совещание доменщиков и сталеплавателей, посвященное обсуждению ряда производственно-технических проблем металлургического производства в связи с задачами новой пятилетки.

Выступивший с докладом заместитель министра черной металлургии тов. Коробов говорил о необходимости совершенствования технологии, о том, что нужно добиваться равномерного и устойчивого хода доменных печей, касаясь ряда важных задач, стоящих перед сталеплавателями.

Обращение маковцев металлургов было встречено участниками совещания с большим воодушевлением. Начальник доменного цеха завода имени Серова тов. Морозов в беседе с корреспондентом «Правды» сообщил, что, если доменщики будут добиваться значительного улучшения использования полезного объема доменных печей и механизировать погрузку кокса в доменную печь и уборку коксового мусора.

Мартеновцы Оугинского завода, как об этом заявил начальник мартеновского цеха тов. Малаха, обязуются своевременно «пущать в эксплуатацию строящуюся мартеновскую печь № 3, дать тысячу тонн стали сверх плана, снизить себестоимость одной тонны стали на 5 процентов и сократить расход топлива на 2 процента».

Начальник мартеновского цеха завода имени Сталина (Добас) тов. Телесов сказал, что они осведомлены в нынешнем году довести мощность четырех действующих печей, дадут большое количество стали сверх плана и снизит себестоимость стали на 3 процента.

На Таганрогском заводе имени Андреева увеличили с/м стали с квадратного метра под мартеновской печи и на цехе сокращают производительность плавки. Начальник мартеновского цеха № 2 тов. Ильченко заявил, что коллектив цеха обязуется к концу года превзойти довоенный уровень производства. С этой целью будет осуществлена значительная механизация трудоемких процессов, повышена стоимость печей и т. п.

Совещание доменщиков и сталеплавателей продлится несколько дней.

Ответ делом

Скоростные плавки стали

ЛЕНИНГРАД, 17 мая. (ТАСС). В ответ на призыв маковцев сталеваров и прокатчиков завода «Большевик» увеличивать выпуск металла.

Вчера сталевар Козлов сварил 81 тонну высоколегированной стали на 4,5 часа раньше графика, выполнив смежное задание на 152 процента. Сегодня утром сталевар Михайлов выдал скоростную тяжелую сталь, превысив с/м стали с квадратного метра под печи на 3,1 тонны.

Серьезных успехов добиваются прокатчики. Вчера на толкателевом стане бригады Трофимовой прокатали за смену сверх задания 9,8 тонны литового проката из углеродистой стали. На прокате слитков высоколегированного металла бригада Трофимова выполнила дневное задание на 152 процента. Бригада Колобова под руководством мастера Костромского впервые после войны освоила на среднесортном стане прокат слитков из быстрорежущей стали. За смену вышло 2 тонны.

Выставка книги

Вчера в Москве, в Доме архитектора, открылась выставка художественной и полиграфической литературы, вышедшей в центральных издательствах за 1944—1946 годы. Она подготовлена научно-исследовательским институтом ОГИЗ. Выставка открыл заведующий Объединением государственных издательств при Совете Министров РСФСР тов. П. Ф. Юдин. Он пригласил посетителей осмотреть экспонаты.

На выставке представлено более тысячи книг, иллюстраций, переплетов, орнаментов и диаграмм, отражающих рост советского книгопечатания.

Выставка состоит из пяти отделов. В первом помещены односторонние книги, вышедшие в различных издательствах. Это позволяет сравнивать и оценивать работу отдельных издательств. Второй отдел посвящен техническим изданиям. Здесь показаны образцы материалов, красок, орнаментов и переплетов. В третьем отделе представлены работы Н. А. Седельникова, Н. В. Ильина, П. И. Суворова, Я. Д. Егорова и других художников, иллюстрирующих

91.770.000 рублей экономии

Министр строительства предприятий тяжелой индустрии СССР тов. П. А. Юдин издал приказ, подводящий итоги года изобретений и рационализаторских предложений. Смотр показал рост творческой активности изобретателей, занятых на стройках и предприятиях, в монтажных, научно-исследовательских и проектных учреждениях. За истекший год поступило 21.869 изобретений и рационализаторских предложений. Более 15.000 уже внедрено в производство. Экономия составила 91.770.000 рублей. За выдающиеся изобретения министр премировал большую группу рационализаторов.

Для полем металлургических карбасов при восстановлении обычно употребляются домыстры с применением всевозможных подкладов (шпалы и брус). Инженер М. И. Недужко и Г. В. Петренко для этой цели сконструировали пустотелую шпальную стойку. В результате применения такой стойки на заводе «Запорожсталь» получена значительная экономия в рабочей силе и материалах.

Механик треста «Моспромстрой» тов. Н. Я. Козлов сконструировал высокопроизводительную машину для ковки штучной арматуры. Станок за одну секунду дает около 50.000 штук арматуры.

Возвращение тов. В. М. Молотова в Москву

17 мая Министр Иностранных Дел СССР В. М. Молотов возвратился в Москву из Парижа по окончании сессии Совета министров иностранных дел.

(ТАСС).

НА 48 СТАНКАХ

ПЕРЕДОВАЯ БРИГАДА ТКАЧЕЙ-ШЕРСТЯНИКОВ

Желание дать как можно больше тканей населению вызвало среди рабочих шерстяной промышленности стремление к многостаночному обслуживанию. Замечательных успехов в этом отношении добилась бригада Нарышкина из Краснохолмского комбината в Москве.

Овладев техникой производства, производно планируя свою работу, совершенствуя рабочие приемы, каждый ткач бригады перешел на обслуживание 4 станков вместо 2.

Теперь 12 ткачей обслуживают 48 станков, на которых вырабатываются дорогие ткани. Все они систематически перевыполняют задания и вырабатывают на 75 процентов ткани больше, чем средняя выработка на ткача по комбинату. Особенно хорошо работают ткачихи Абросимова, Ан-

дропова, Михайлова, Назарова. За 4 месяца 1946 года бригада дала сверх плана 21,5 тыс. метров костюмных тканей.

Помощник мастера и бригадир тов. Нарышкин, обслуживая 48 станков вместо 24 по норме, содержит оборудование в образцовом порядке. Предупреждая возможные разлады, он не допускает простоев станков.

Вступая в социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана первого года сталинской пятилетки, бригада Нарышкина взяла на себя обязательство дать сверх плана 60 тысяч метров шерстяных и полушерстяных костюмных тканей и выполнить план 1946 года к 1 октября.

На комбинате широко развернулось движение многостаночников.

Украина выполнила план сева сахарной свеклы

КИЕВ, 17. (Корр. «Правды»). По данным Министерства технических культур Украинской ССР, Украина выполнила план сева сахарной свеклы. На 15 мая посежено 526,3 тыс. гектаров, что составляет 100,3

проц. плана. В прошлом году план сева сахарной свеклы был выполнен к 25 мая. На свекловичных плантациях развернулось широкое движение. Уже пропашано 78 тысяч гектаров.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Собрание актива бакинской организации КП(б) Азербайджана

БАКУ, 17. (Норр. «Правды»). В помещении Азербайджанского государственного театра оперы и балета состоялось собрание актива бакинской организации КП(б) Азербайджана совместно с секретарями сельских райкомов, горкомов, обкомов партии и председателями райисполкомов. С докладом о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946—1950 гг. и задачах партийной организации республики выступил секретарь ЦК КП(б) Азербайджана тов. Багиров.

— Закон о сталинском пятилетнем плане, — говорит тов. Багиров, — советский народ встретил с огромным удовлетворением. Свою преданность партии Ленина — Сталина, свое горячее желание быстрее восстановить и двинуть вперед развитие народного хозяйства страны советские люди продемонстрировали при размещении нового государственного займа. Азербайджанский народ также идет в передовых шеренгах строителей могучей советской державы. Трудящиеся Азербайджана дали взаимно государствену около 129 миллионов рублей сверх намеченной суммы.

Партийная организация республики развернула большую работу по разъяснению трудящимся Закона о пятилетнем плане. Важно, чтобы пропаганда пятилетки не носила временного характера, а велась систематически, изо дня в день. Для каждого коммуниста — быть в первых рядах борцов за выполнение плана и разъяснить трудящимся грандиозные задачи пятилетки.

Тов. Багиров подробно останавливается на вопросах развития народного хозяйства Азербайджана. На капитальном строительстве в республике за пятилетие будет инвестировано 5,9 миллиарда рублей — почти вдвое больше, чем в третьей пятилетке. Создаются новые отрасли промышленности: цветная металлургия, резиновая промышленность и другие. Республика обогатится многими новыми предприятиями. Будут построены Магличаевский гидроэлектростанция, химический, алюминиевый заводы, завод синтетического каучука и ряд других.

— По ведущему месту в нашем хозяйстве, — говорит тов. Багиров, — попрежнему будет занимать нефть. Именно на развитие нефтяной промышленности отводится основная доля средств. К концу пятилетки мы должны давать России 17 миллионов тонн нефти в год. Для этого надо повысить добычу нефтяных площадей, заложить 2,660 скважины, подготовить высокодебитные горизонты.

Как мы боремся за выполнение этой задачи в течение месяца первого года сталинской пятилетки? Нефтяники Азербайджана, быстро перестроившись, сумели поднять с начала года суточную добычу нефти на 2,035 тонн. Только в апреле они дали суточный прирост в 1,045 тонн, а за 14 дней мая — около 600 тонн. В Азербайджане сейчас нет ни одного нефтедобывающего треста, который бы не выполнял плана. Из 59 промыслов только 6 не справляются со своими заданиями, но и они ликвидируют отставание.

Нефтяники Азербайджана, воспитанные на сталинских традициях, завершили первую пятилетку за два с половиной года. У нас есть все возможности выполнять традиционную программу новой пятилетки в два с половиной — три года.

Горняки Донбасса изучают Закон о пятилетнем плане

Партийные организации Ворошиловградской области проводят большую работу по разъяснению трудящимся Закона о новом пятилетнем плане. На всех шахтах созданы партийные собрания, обсуждающие конкретные планы своих предприятий. Свыше 14 тысяч агитаторов области проводят беседы и доклады по тематике, разработанной обкомом КП(б)У. В районах области направлено 24 пропагандистских группы, в состав которых входят руководящие работники обкома партии, ученые, преподаватели высших учебных заведений.

Партийные организации Казанки широко пропагандируют опыт горняков шахты «Исканар», внедривших график циклической работы.

Большая массовая работа по разъяснению задач новой сталинской пятилетки проводится агитационными краснодарскими шахт. («Ворошиловградская правда»).

(От специальных корреспондентов «Правды»)

позволило и устарело. Образовались огромные диспаритеты между сущностями и печальными отчислениями.

Завод «Красный строитель» (г. Молотов) производил для Министерства промышленности строительных материалов РСФСР. Это предприятие применяет передовую технологию — сухое прессование кирпича. На заводе тоже работает скверно. Висит 32 миллионов штук кирпича он дает всего 8 миллионов. Оборудование протестует, две обязательные печи заняты под ошощенными. Часть печей и печей отдала в аренду 12-му строительному тресту и заводу им. Дзержинского. Самое крупное и ранее прибыльное предприятие теперь раздроблено, стало давать мало кирпича и приносит убытки.

В Молотовской области с ее высокой индустриальной кирпич выработкой кустарно, и его производство расширяется. Руководители промышленных предприятий заботятся о выпуске кирпича только для собственных нужд, производят его кто как может, но с новой технологией. На каждом заводе по-прежнему организован труд, по-прежнему поставлена зарплата, но никому не удается подняться.

Ворошиловский завод силикатного кирпича, принадлежащий «Севуралтяжстрой», может выпускать ежегодно 26 миллионов штук. В 1945 году было выпущено 8 миллионов. Говорят, что «Севуралтяжстрой» больше не требуется, а считается с крайней нуждой других предприятий города здесь не хотят.

— Новогороду нам продавать кирпич, — объясняют руководители «Севуралтяжстроя», — он стоит в полтора раза дороже отпускной цены... Действительно, тысяча штук силикатного кирпича стоит 252 рубля при отпускной цене в 171 рубль.

Из-за безответственности мощность кирпичных заводов области в прошлом году использована только на 40 процентов.

Молотовский обком КП(б)У пытается исправить положение. Еще в начале 1945 года бюро обкома обсуждало вопрос об увеличении производства кирпича. Удалось

Ставропольская городская партийная конференция

СТАВРОПОЛЬ, 17. (Норр. «Правды»). Состоялась городская партийная конференция. С отчетом о работе городского комитета партии выступил секретарь горкома тов. Попов. Он подробно рассказал о большой восстановительной работе, проделанной после освобождения города и края от немецких оккупантов.

Однако только в конце доклада тов. Попов кратко сказал о партийной работе. Этот раздел отчета был составлен скупо и поверхностно.

Городская партийная организация по своему составу — самая крупная в крае. По внутрипартийной работе здесь поставлена слабо. Докладчик говорил, что всеми формами партийного просвещения «охвачено» 85 процентов состава городской партийной организации, назвал сотни коммунистов, систематически повышающих свой политический уровень. Но за общими цифрами скрываются крупные недочеты. В городе более пяти тысяч коммунистов, но не работают над повышением своего идейно-теоретического уровня. Вечерний университет марксизма-ленинизма, как правило, посещает не более половины слушателей. Городские и районные партийные еще не стали подлинными центрами марксистско-ленинского образования коммунистов. Слабо велась работа по укреплению производственных партийных организаций. В промышленности, в промышленных артелях и на транспорте работает всего 509 коммунистов, что составляет 15 процентов к общему составу городской партийной организации.

Члены горкома и его секретарь тов. Попов выступили на конференции много справедливых упреков и замечаний. Делегаты резко критиковали руководителей городского комитета за то, что они перед коммунистами коммунистическими, секретарь краевого комитета ВКП(б) тов. Орлов указал, что горком совершенно не занимается проверкой выполнения своих решений. Работники городского комитета редко бывали на предприятиях города, а если и бывали, то только для того, чтобы собрать различные сведения.

Сейчас трудно найти коммуниста, который не думал бы о задачах, связанных с Законом о пятилетнем плане. А докладчик даже не попытался рассказать конференцию о том, что будет сделано в городе по пятилетнему плану.

Совещание партгруппиров при горкоме ВКП(б)

КАЛИНИН, 17. (Норр. «Правды»). Горком партии провел совещание партгруппиров важнейших предприятий Пролетарского, Октябрьского и Новопромышленного районов. Участники совещания обменялись опытом работы партийных групп в борьбе за выполнение плана новой сталинской пятилетки. Сообщения сделали партгруппиров механического завода, ткацкой и швейной фабрик хлопчатобумажного комбината «Пролетария», сталелитейного завода имени 1 Мая, завода резиновой промышленности.

Интересным было выступление партгруппиров второй смены арматурной фабрики тов. Федоровой. Она рассказала, как партийная группа помогает рабочим бороться за увеличение рабочего дня, за переход на обслуживание большего числа веретов и закую огромную роль играют в этом индивидуальные социалистические обязательства рабочих. Пример показывает сама тов. Федорова, которая перешла недавно на обслуживание 996 веретов.

О задачах партийных групп в связи с новой пятилеткой говорили заведующий организаторским отделом горкома тов. Никитин.

Секретарь горкома тов. Григорьев призвал партгруппиров проявлять больше оперативности в работе, глубже выдвигать в детали производства, повседневно заниматься вопросами рационализации труда.

позволило и устарело. Образовались огромные диспаритеты между сущностями и печальными отчислениями.

Завод «Красный строитель» (г. Молотов) производил для Министерства промышленности строительных материалов РСФСР. Это предприятие применяет передовую технологию — сухое прессование кирпича. На заводе тоже работает скверно. Висит 32 миллионов штук кирпича он дает всего 8 миллионов. Оборудование протестует, две обязательные печи заняты под ошощенными. Часть печей и печей отдала в аренду 12-му строительному тресту и заводу им. Дзержинского. Самое крупное и ранее прибыльное предприятие теперь раздроблено, стало давать мало кирпича и приносит убытки.

В Молотовской области с ее высокой индустриальной кирпич выработкой кустарно, и его производство расширяется. Руководители промышленных предприятий заботятся о выпуске кирпича только для собственных нужд, производят его кто как может, но с новой технологией. На каждом заводе по-прежнему организован труд, по-прежнему поставлена зарплата, но никому не удается подняться.

Ворошиловский завод силикатного кирпича, принадлежащий «Севуралтяжстрой», может выпускать ежегодно 26 миллионов штук. В 1945 году было выпущено 8 миллионов. Говорят, что «Севуралтяжстрой» больше не требуется, а считается с крайней нуждой других предприятий города здесь не хотят.

— Новогороду нам продавать кирпич, — объясняют руководители «Севуралтяжстроя», — он стоит в полтора раза дороже отпускной цены... Действительно, тысяча штук силикатного кирпича стоит 252 рубля при отпускной цене в 171 рубль.

Из-за безответственности мощность кирпичных заводов области в прошлом году использована только на 40 процентов.

Молотовский обком КП(б)У пытается исправить положение. Еще в начале 1945 года бюро обкома обсуждало вопрос об увеличении производства кирпича. Удалось



Грузооборот железных дорог (в миллиардах тонно-километров)

Важнейшие железнодорожные стройки новой пятилетки

Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946—1950 годы установил объем капитальных работ по железнодорожному транспорту в 40,1 миллиарда рублей.

В течение пятилетия должно быть построено 7,230 километров новых железнодорожных линий, восстановлено и построено вновь 12,500 километров вторых путей, электрифицировано 5,325 километров железных дорог, капитально восстановлено и построено 1,800 больших и средних мостов, 1,300 стальных паровозных депо, 1,500 вокзалов, восстановлено и построено вновь 5,5 миллиона квадратных метров жилой площади.

Наибольшая часть капиталовложений пойдет на развитие дорог Урала и Сибири, на капитальное восстановление железнодорожных линий, подвергавшихся оккупации и в первую очередь — обслуживающих Донбасс и Криворожье. Эти дороги играют решающую роль в транспортном обслуживании народного хозяйства Советского Союза.

Восстановительные работы

Большинство железнодорожных линий, связывающих Кавказ и Донбасс с районами центра, Донбасс с Криворожьем и центр с западом и Прибалтикой, было до войны двухпутным. При отступлении враг уничтожил оба пути на всех этих направлениях.

В результате развития Донбасса, южной металлургии и роста грузооборота с зарубежными странами грузовой поток в 1950 году значительно превысит довоенный уровень. Поэтому в первую очередь будут восстановлены вторые пути на направлениях: Донбасс — Харьков — Курск — Москва, Кавказ — Ростов — Грозный — Дербент — Куняк — Валушки — Москва, Москва — Ленинград, Донбасс — Кривой Рог и Валушки — Поворино.

Для улучшения связи Донбасса с Поволжьем строятся вторые пути Донбасс — Сталинград.

На направлениях, связывающих центр с западом, должны быть введены в строй мощные двухпутные магистрали: Москва — Грозный — Львов, Москва — Брест, Москва — Калининград, Москва — Рига.

Все основные двухпутные магистрали, восстанавливаемые по плану новой пятилетки, будут оборудованы электрической тягой. Предстоит большая работа по капитальному восстановлению железнодорожных узлов и станций. Некоторые узлы, как Сталинградский и ряд других, были буквально сравнены с землей. В числе восстанавливаемых в новой пятилетке крупных узлов входят также, как Киевский, Харьковский, Одесский, Днепровский, Сталинградский, Запорожский, Львовский, Ростовский, Воронежский, Мясковский, Вильнюсский, Смоленский, а также все узлы и станции Донбасса и Криворожья. Полностью восстанавливаются и расширяются сортировочные устройства.

Сложнейшим вопросом является капитальное восстановление железнодорожных железнодорожных сооружений. По сути дела, весь план о строительстве за пятилетку заложено более 13 тысяч мостов, из них 1,800 больших и средних мостов, в том числе через такие крупные реки, как Днепр, Дон, Днестр, Западный Двина, Неман, Волхов и другие.

В течение пятилетия должно быть восстановлено и построено вновь 1,500 вокзалов. В их числе — вокзалы в Сталинграде, Ленинграде, Кисловодске, Кисловодске, Риге, Вильнюсе, Каунасе, Петрозаводске, Ростове, Львове и другие.

Южно-Сибирская магистраль

Эта важная магистраль берет начало на станции Тайшет Восточно-Сибирской дороги, пройдет через Абакан (на Енисее), Сталиск, Барнаул, Кузнецкий, Новокузнецкий, Магнитогорск и выйдет в Воле в районе Куйбышева. Общее протяжение магистрали — около четырех тысяч километров.

Южно-Сибирская магистраль пересечет территорию ряда республик, краев и

областей. Общая площадь районов, которые будут непосредственно тяготеть к новой магистрали, превысит 600 тысяч квадратных километров.

В новой пятилетке будет открыто сквозное движение поездов от Абакана до района Куйбышева. Участок Абакан — Каратыстан будет двухпутным. Ввод в действие участка Тайшет — Абакан и открытие сквозного движения поездов от Сталинска до района Куйбышева произойдет после 1950 года.

На трассе магистрали нужно выполнить более ста миллионов кубических метров земляных и скальных работ, возвести более двух тысяч искусственных сооружений, в том числе несколько десятков больших мостов через Енисей, Обь, Иртыш и другие крупные сибирские реки, построить ряд тоннелей, удлинить несколько тысяч километров главных и станционных путей, построить около четырех миллионов кубических метров служебно-технических, жилых и культурно-бытовых зданий.

Восточное звено Южно-Сибирской магистрали — Тайшет — Абакан — Сталиск — является наиболее трудным для строительства. Здесь нужно пересечь ряд горных хребтов и отрогов и реку Енисей. Липня Тайшет — Абакан — Сталиск пройдет по обширным, сейчас почти не освоенным лесным массивам.

На участке Сталиск — Абакан новая линия и ряд подзальных путей к ней обслужат крупные месторождения железной руды, в том числе Абаканское, Тейское, Ташегиинское, а также весьма перспективное Успенское месторождение марганцевой руды. Это обеспечит развитие собственной рудной базы сибирской металлургии, сократит завола в Сибирь дальнейшую магнитогорскую руду, увеличит снабжение Кузбасса крепкими и строительным лесом.

К наиболее сложным строительным объектам на участке Абакан — Сталиск следует отнести тоннель длиной в 2,3 километра через хребет Кузнецкий Алатау.

Линия Сталиск — Барнаул сократит путь кузнецкого угля для алтайской промышленности, семипалатинских и северных участков Туркесба и разгрузит Новосибирский узел. По ней пойдет поток лесных грузов в Среднюю Азию.

Между Барнаулом и Павлодаром магистраль пересечет район озер Кузнецкой степи с их громадными запасами химического сырья.

От Павлодара до Акмолинска дорога пройдет через один из наиболее богатых природными ресурсами районов Казахстана. Здесь расположены ряд уральских месторождений (в том числе Экибастуекское), одно из крупнейших в Союзе Бокейское месторождение медных руд и другие.

К западу от Магнитогорска по направлению к району Куйбышева железная дорога пройдет по местностям, отличающейся сложным рельефом, пересечет Уральский хребет. Новая линия будет способствовать освоению месторождений высококачественной железной руды в Башкирской АССР, которые могут послужить сырьевой базой для крупного металлургического производства. Сократятся пробеги грузов между Магнитогорском и Куйбышевым. Узлы Орск, Оренбург, Челябинск, Уфа освободятся от крупных перевозок магнитогорской руды для районов Средней Воли и центра страны.

Развитие дорог Урала и Сибири

За годы сталинских пятилеток в восточных районах была создана крупная промышленность. За время войны в результате эвакуации в эти районы более 1,300 крупных предприятий, а также в результате нового строительства индустриальная база на востоке СССР еще более укреплена и расширена.

Естественно, что все возрастающая нагрузка на дорогах, обслуживающих районы Урала

и Сибири, много увеличивается. В 1950 году она возрастет по сравнению с довоенной более чем на 6,500 вагонов, что вызовет резкое усиление грузовых потоков, особенно на Сибирской магистрали, между Барнаулом и Уралом и на направлении: Богородск — Тайга — Свердловск — Челябинск, Барнаул — Орск и линиях, соединяющих Урал с центром страны.

Пятилетний план предусматривает коренное улучшение транспортных связей районов Урала и Сибири и всего направления Кузбасс — Урал — Центр.

В течение пятилетия будет электрифицировано все двухпутные направления Кузбасс — Новосибирск — Омск — Челябинск — Уфа протяжением более 2,300 километров. Электрифицируются также направления Караганда — Акмолинск — Каратыстан — Горно-Алтайская и Свердловск — Челябинск. Большинство основных магистралей дорог Кузбасса, Караганды и Урала к концу пятилетия будет обслуживаться электрической тягой.

Электрификация резко увеличит пропускную и провозную способность линий, обеспечит устойчивую работу их в суровых зимних условиях.

Вторые пути Омск — Горький

Для усиления транспортных связей Кузбасса с районами центрального и северного Урала, а также Урала с центром и Ленинградом в течение пятилетки будет построено 1,770 километров вторых путей от Омска до Горького через Байал, Свердловск, Молотов, Киров и Котельнич. На этом направлении будут развиты узлы и станции, в особенности Пермский узел, построены три механизированные сортировочные горки. Одновременно будут усилены и направления, связывающие Урал с центральными районами через Казань и Куйбышев.

Новая дорога Моинты — Чу

Она будет протяжением 418 километров. Строится эта дорога для создания прямого выхода на центральный район Казахстана и Караганды в Среднюю Азию. По линии Моинты — Чу карагандинский уголь пойдет на южно-казахстанскую Сибирской дороги, куда завозится в настоящее время кузнецкий уголь. Дальность перевозки угля в эти районы сократится на 1,200 километров.

Улучшится связь столицы Казахской ССР Алма-Аты с Карагандинским индустриальным районом. Расстояние от Алма-Аты до Караганды по новой железной дороге будет на две тысячи километров короче существующего круглогодичного пути через Семипалатинск, Новосибирск и Омск.

На Крайнем Севере

В связи с большим ростом добычи угля на Воркуте пятилетний план предусматривает окончание строительства и ввод в постоянную эксплуатацию линии Кожва — Воркута, а также нового участка Воркута — Хальмер Ю, обслуживающего вновь открытые месторождения коксующихся углей. Кроме того, на Северо-Печорской дороге будет построено 550 километров вторых путей и произведен ряд работ по усилению довоенного хозяйства, водоснабжения, развитию станций и узлов, связи, а также по асфальтированию дорог.

При постройке искусственных сооружений, промышленных, служебно-технических и жилых зданий будут максимально использованы сборные конструкции. Для этого будет построен ряд заводов домостроения, металлических и железобетонных конструкций, шлакобетонных заводов, лесозаводов, ледовых и шпалопропильных заводов и т. п. На базе местного сырья будет создана сеть предприятий для выработки строительных материалов.

Индустриализация и механизация строительства должна сыграть крупнейшую роль в выполнении программы капитальных работ на транспорте, намеченной новой пятилеткой.

Б. ЛЕВИН.
Генерал-директор пути и строительства II ранга.

ТРАНСПОРТ ПОЛУЧИТ

За годы новой пятилетки транспорт получит:

4,5 миллиона тонн рельсов, 2 миллиона тонн

рельсовых скреплений, 185 миллионов шпал;

6.165 новых паровозов, 555 электровозов,

865 тепловозов;

472.500 новых товарных и 6.000 пассажир-

ских вагонов.

В грузовом парке будет значительное количество четырехосных вагонов, имеющих большое преимущество перед двухосными. Пассажирский парк пополнится четырехосными цельнометаллическими вагонами.

93 процента вагонов грузового парка будет оборудовано автотормозами и 75 процентов — автосцепкой.

